

نطاق ضمان الخطر في التأمين البحري Scope of risk assurance in maritime insurance

*
نطور أحلام

طالبة دكتوراه علوم

كلية الحقوق والعلوم السياسية / جامعة باجي مختار

عنابة / الجزائر

Yasmineskikda2011@gmail.com

تاريخ النشر: 2020/09/15

تاريخ القبول: 2020/07/27

تاريخ الاستلام: 2020/01/29

الملخص:

يعتبر الخطر من أهم عناصر عقد التأمين البحري، و حتى يقوم هذا العقد بطريقة سليمة و يرتب آثاره كان لابد من تحديد هذا العنصر تحديدا دقيقا من خلال وضع مجال الضمان، هذا ما نظمه المشرع الجائري في قانون التأمينات بوضعه نطاقا موضوعيا للخطر البحري من جهة، ونطاقا مكانيا وزمانيا من جهة أخرى.

الكلمات المفتاحية: الأخطار المغطاة، الأخطار المستبعدة، زمان

الخطر، مكان الخطر.

*
المؤلف المرسل

Abstract:

The risk is considered one of the most important elements of the marine insurance contract. In order for this contract to be established in a proper way and to arrange its effects, this element had to be precisely defined by setting the scope of This guarantee. On the other hand .

Keywords: covered risks, excluded risks, time of the risk, place of the risk.

مقدمة:

حتى يقوم عقد التأمين البحري لا بد من تحديد عناصره بدقة و التي من أبرزها الخطر البحري فتحدد نطاق ضمان هذا الخطر هو تحديد الأخطار التي يمكن أن تكون مجالا للتأمين عليها والأخطار التي لا تدخل في هذا المجال سواء من ناحية موضوعها أو من ناحية مكان وزمان حدوثها . ويعتبر الخطر البحري الحادث الذي تتعرض له السفينة أو البضاعة أثناء الرحلة البحرية، وقد كانت الفكرة القديمة تنصرف إلى أن الخطر البحري هو الخطر الناشئ عن البحر ذاته كالغرق والجنوح، أما غير ذلك لا يعتبر خطرا بحريا، لكن استقر الرأي أن الخطر البحري هو الخطر الذي يحدث في البحر وعلى البحر.

وبالرجوع إلى القانون الجزائري فإنه لم يعرف الخطر البحري لكن إعتبر أن عقد التأمين البحري يضمن كل الأخطار المتعلقة بعملية النقل البحري¹، وعليه فإن المشرع الجزائري قد حدد الأخطار تحديدا دقيقا سواء من حيث الموضوع أو من حيث الزمان والمكان، وهو ما يعرف بنطاق

ضمان الخطر الذي حدد الخطر الذي يمكن أن يقوم بشأنه عقد تأمين بحري ذلك من خلال المواد 101-103 من قانون التأمينات الجزائري².

إن الإشكالية التي يثيرها موضوع الدراسة تتمحور حول: هل يشمل التأمين البحري كل الأخطار البحرية؟

ويتفرع عن هذه الإشكالية جملة من التساؤلات نتطرق إليها على النحو الآتي:

- هل وضع المشرع الجزائري ضوابط قانونية تمكن من تحديد الأخطار التي يشملها التأمين البحري؟

- متى تطبق أحكام التأمين البحري على الخطر من ناحية موضوعه؟
- متى تطبق أحكام التأمين البحري على الخطر من ناحية الزمان والمكان؟

نعتمد في دراسة هذا الموضوع على المنهج الوصفي والتحليلي، لأنهم الأنسب لمعالجته، فمن خلال المنهج الوصفي يتم تحديد الإطار المفاهيمي لموضوع الدراسة، ورصد مختلف التساؤلات القانونية التي قد تثار في نطاقه، وذلك من خلال قيامنا ببيان ماهية الأخطار البحرية، بالاعتماد على عرض مختلف النصوص القانونية والآراء الفقهية الواردة في موضوع الدراسة قبل تحليلها.

ومن خلال المنهج التحليلي نقوم بتحليل النصوص القانونية، وكذلك الآراء الفقهية المختلفة المتعلقة بموضوع الدراسة بغية الوصول إلى أفضل الحلول لإشكالية البحث.

إن الإجابة على الإشكالية التي يثيرها موضوع الدراسة ستكون من خلال دراسة نقطتين أساسيتين، تتمثل الأولى في تحديد النطاق الموضوعي للخطر البحري، أما الثانية فتتمحور حول تحديد النطاق الزمني والمكاني للخطر البحري.

المبحث الأول: النطاق الموضوعي للخطر في التأمين البحري

إن النطاق الموضوعي للخطر في التأمين البحري يتطلب تحديد الأخطار التي يغطيها هذا التأمين، والأخطار المستبعدة منه، وذلك من خلال مطلبين كمايلي:

المطلب الأول: الأخطار التي يغطيها التأمين البحري

لتحديد الأخطار التي يغطيها التأمين البحري لابد من التطرق إلى الأخطار البحرية أولا ثم الأخطار غير البحرية، وذلك لأن التأمين البحري يشمل كلاهما، وندرس ذلك من خلال فرعين كالآتي:

الفرع الأول: الأخطار البحرية

نص المشرع الجزائري على الأخطار البحرية التي يغطيها التأمين البحري في المادة 101 من قانون التأمينات الجزائري، والتي جاء فيها بأنه: "يغطي المؤمن الأضرار المادية التي تلحق حسب الحالة الأموال والبضائع المشحونة وهياكل السفن المؤمن عليها الناتجة عن الحوادث

المباغنة أو القوة القاهرة و/ أو الأخطار البحرية طبقاً للشروط المحددة في العقد.

كما يغطي:

أ- الإسهام في الخسائر العامة وتكاليف مساعدة وإنقاذ الأموال المؤمن عليها إلا إذا نتج عنه خطر مستبعد في التأمين؛

ب- المصاريف الضرورية والمعقولة المنفقة قصد حماية الأموال المؤمن عليها من خطر وشيك الوقوع أو التخفيف من آثاره.

تعني عبارة البضائع المشحونة البضائع المنقولة".

فمن خلال هذه المادة بين المشرع الجزائري الأخطار التي يشملها التأمين البحري، ولدراسة هذا الأخطار البحرية يُجدر بنا أولاً إعطاء تعريف لهذه الأخطار، ثم التطرق إلى أنواعها.

أولاً - تعريف الخطر البحري:

لتعريف الخطر البحري لا بد من التمييز بين أخطار البحر والأخطار البحرية الأخرى، وهذا التمييز فرضه الاختلاف بين القانون الفرنسي والقانون الإنجليزي، حيث أن الخطر البحري في القانون الفرنسي هو كل خطر ناتج عن البحر أو خطر لا تربطه بالبحر إلا المكان حيث لا يفرق القانون الفرنسي بين الخطر الناتج عن البحر والذي يحدث عليه على عكس ما جاء في القانون الإنجليزي الذي يفرق بين المصطلحين حيث يجعل الأخطار البحرية تنقسم إلى أخطار البحر وهي الحوادث البحرية، أما

الأخطار البحرية الأخرى فهي ما يقع على ظهر السفينة ولا علاقة له بالبحر إلا من خلال تواجد السفينة فيه ³.

أما بالنسبة للقانون الجزائري فمن خلال المادة 92 من قانون التأمينات فإن الأخطار البحرية هي كل ما يتعلق بالرحلة البحرية سواء نتج عن البحر، أو كان البحر هو مكان حدوث هذه الأخطار.

وعليه نجد الأخطار البحرية تشمل المفهومين معا أخطار البحر من جهة والأخطار الواقعة على البحر من جهة أخرى، وبالتالي نجد أن المشرع الجزائري قد أخذ بالقانون الفرنسي ⁴.

ثانياً - أنواع الأخطار البحرية:

يضمن التأمين البحري كل الأخطار المتعلقة بالرحلة البحرية طبقاً لنص المادة 92 من قانون التأمينات الجزائري، وعليه فإن التأمين البحري في القانون الجزائري يضمن كل ما قد يحدث أثناء الرحلة البحرية من أخطار ماعدا ما إستثناه المشرع بنص أو باتفاق من الأطراف ⁵.

ويمكن تقسيم الأخطار البحرية بناء على ما جاء في المادة 101 إلى الفئات الآتية:

1- الأخطار الناتجة عن الحوادث البحرية، والتي تصيب السفينة أو البضاعة المشحونة: نصت عليها الفقرة الأولى من المادة المذكورة أعلاه، ولمعرفة هذه الأخطار يجدر بنا أولاً تعريف الحوادث البحرية، حيث عرفها الفقه بأنها الحوادث القهرية أو الجبرية التي تصيب السفينة أثناء الرسالة

البحرية، ويعتبر من ضمن الحوادث البحرية كذلك فعل الغير الذي يسأل عنه المؤمن له⁶.

وهذه الحوادث قد تصيب السفينة أو البضاعة، وتمثل في التصادم البحري والغرق والجنوح والعاصفة وغيرها من الحوادث البحرية التي تصيب السفن والبضائع، ويمكن ذكر بعضها على سبيل المثال من خلال النقاط الآتية :

أ- التصادم البحري: عرفه المشرع الجزائري في المادة 273 من القانون البحري الجزائري بأنه الإرتطام المادي أو إصطدام بين السفن في البحر، أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون الأخذ بعين الإعتبار المياه التي وقع فيها التصادم، ونظم المشرع أحكام تعويض الأضرار الناتجة عنه في القسم الأول من الفصل الرابع من القانون البحري تحت عنوان تصادم السفن في البحار في المواد من 273-298 منه.

ب- الغرق: وهو أشد أنواع الأخطار البحرية وأكثرها جسامة، ويتحقق عندما يغمر الماء السفينة كلية بحيث تختفي في البحر، ولا تستطيع أن تطفو على سطحه⁷.

ج- العاصفة والجنوح: فالعاصفة يقصد بها إضطراب الجو إضطرابا عنيفا، ويتمثل في رياح شديدة تصل سرعتها إلى أكثر من 18 الى 30 متر في الثانية.

ويجب التفرقة بين العاصفة وسوء الأحوال الجوية، لأن هذه الأخيرة هي حادثة عادية للملاحة تدخل في التوقع العادي للأمور، فلا يعد حادثا

يشمله الضمان⁸، والمشرع الجزائري وإن كان لم يتطرق إلى تعريف العاصفة إلا أنه ذكر أن الحوادث يجب أن تكون مباغتة، وعليه فهي تشمل العاصفة دون سوء الأحوال الجوية.

أما الجنوح، فيقصد به إرتطام السفينة بسبب ضئالة المياه أو عدم وجود العمق الكافي للماء، وقد يكون الجنوح بسبب وجود صخور قريبة من قاع البحر، والجنوح يجب أن يكون خارج إرادة السفينة حتى يمكن التعويض عن الأضرار الناتجة عنه، أما الجنوح الناتج عن المد والجزر لا يتم التعويض عنه لأنه ظاهرة طبيعية⁹.

د- الحريق والانفجار: لا يعتبر الحريق من أخطار البحر لأنه لا ينشأ عنه، ولكن ما جعلنا ندرجه ضمن هذه الأخطار هو وقوعه أثناء تواجد السفينة في البحر ويمكن أن يؤدي الحريق إلى غرق السفينة، ولذلك يدخل ضمن الأخطار البحرية القابلة للتأمين عليها، ويلحق به الانفجار كذلك لآلات السفينة أو الناشئ عن البضاعة المشحونة¹⁰.

هذه عبارة عن نماذج لبعض الحوادث البحرية المباغتة التي تحدث للسفينة أو البضاعة على حد سواء أثناء الرحلة البحرية، إذ نجد المشرع الجزائري وإن كان لم يفصل في هذه الحوادث إلا أنه إعتد معيار حدوثها أثناء الرحلة البحرية من جهة، ومعيار عدم توقعها وعدم إمكانية دفعها من جهة أخرى، وهو ما عبر عنه بالحوادث المباغتة والقوة القاهرة.

وعليه فإن أي ضرر يحدث للسفينة أو البضاعة من الحوادث السالفة الذكر يكون مجالاً للضمان ويلتزم المؤمن بالتعويض عنه.

2- الخسائر العامة والتكاليف التي تقدمها المؤمن من لإستبعاد خطر وشيك أو التقليل من آثاره، ويعبر عنه بالخسائر المشتركة: من أبرز الأمثلة عن هذه الفئة قاعدة الرمي في البحر، ويقصد بها أن يقوم ربان السفينة برمي قسم من البضاعة في البحر تحت ضغط أحوال طارئة لتفادي غرق السفينة ولإنقاذ أكبر قدر من البضاعة، فنجد هذا الخطر يدخل ضمن التأمين البحري، لأنه يؤدي إلى حماية السفينة من جهة والبضاعة من جهة أخرى.

3- المصاريف التي ينفقها المؤمن له خلال الرحلة البحرية نظير حماية الأموال المؤمن عليها من وقوع المخاطر أو التقليل منها: ومن الأمثلة التي تدخل ضمن هذه الفئة ما يسمى بالإرساء الجبري للسفينة، ويقصد به إضطرار الربان إلى الرسو في ميناء غير مقرر ومتفق عليه في الرحلة البحرية بسبب حادث غير متوقع، كأن يضطر الربان إلى الرسو في ميناء غير مقرر لإصلاح السفينة من ضرر أصابها من عاصفة ما، ويتطلب هذا الإرساء عدة مصاريف منها رسوم الإرشاد والقطر وغيرها¹¹.

هذا بالنسبة للأخطار البحرية بمختلف فئاتها، والتي يغطيها التأمين البحري وإن كانت هذه الأخطار نص عليها القانون فإن هذا لا يمنع من إتفاق الأطراف على تغطية أخطار أخرى في وثيقة التأمين البحري مادام هذا الإتفاق لا يخالف القانون ولا يشمل الأخطار المستبعدة قانونا.

ويمكن القول أنه إذا كان التأمين البحري يشمل الأخطار البحرية كقاعدة عامة، فإنه في بعض الأحيان يمكن أن يمتد ليشمل أخطار أخرى غير بحرية، وهذا ما نتناوله في الفرع الثاني.

الفرع الثاني: الأخطار غير البحرية

لم يقتصر المشرع الجزائري على الخطر البحري كمجال لتطبيق أحكام التأمين بل وسع هذا المجال ليشمل حتى الأخطار البرية أو الجوية أو النهرية عندما تكون هذه الأخيرة تابعة للنقل البحري، وبهذا يكون المشرع الجزائري قد نهج نهج المشرع الفرنسي آخذاً بمبدأ وحدة التأمين البحري، ولدراسة هذه الأخطار ينبغي التمييز بين التأمين على السفن والتأمين على البضائع.

أولاً - امتداد الضمان إلى الأخطار غير البحرية في التأمين على السفينة: تضمن المشرع الجزائري هذه المسألة في المادة 124 من قانون التأمينات، حيث أنه من خلال هذه المادة أقر بأن التأمين يشمل السفينة أثناء سفرها وتركيبها وبنائها وإصلاحها أو حتى أثناء رسوها في أحد الموانئ أو عند تواجدها في مكان مائي أو جاف، ولكن المشرع الجزائري إشتراط لسريان التأمين على هذه الأخطار توافر شرطين أساسيين، وهما:

- أن يكون التأمين قد انعقد لزمن معين حتى يشمل هذه الحالات؛
- أن يقع الخطر المؤمن منه في وثيقة التأمين خلال الزمن المتفق عليه في العقد¹².

ثانياً - إمتداد الضمان إلى الأخطار غير البحرية في التأمين على البضائع: نصت على ذلك المادة 136 من قانون التأمينات الجزائري، حيث أشارت إلى أن جميع الأخطار سواء كانت برية أو جوية أو نهرية وكانت

تابعة للرحلة البحرية تكون خاضعة للتأمين البحري، ولقد أكدت ذلك المادة الأولى من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع¹³.

إذ نجد المشرع الجزائري وكذلك الوثيقة الجزائرية للتأمين البحري قد أخذت بفكرة وحدة العقد، حيث تطبق أحكام التأمين البحري مهما كان النقل مختلطاً على أساس نظرية الفرع يتبع الأصل بإعتبار النقل البري أو الجوي أو النهري فرعاً من الأصل وهو النقل البحري، وعليه تطبق قواعد التأمين البحري على الأخطار غير البحرية مادام هذه الأخطار متعلقة بنقل تبقي لنقل بحري¹⁴.

المطلب الثاني: الأخطار المستبعدة

يتضمن هذا العنصر الأخطار التي تخرج عن نطاق التأمين البحري نهائياً، وهذا ما نتناوله أولاً بعنوان الأخطار المستبعدة بصفة دائمة، وأما بصفة مؤقتة أي إلى حين اتفاق الأطراف على إدخالها في الضمان وهذا ما نتناوله ثانياً بعنوان الأخطار المستبعدة مؤقتاً، ونتطرق إلى ذلك من خلال فرعين على النحو الآتي:

الفرع الأول: الأخطار المستبعدة بصفة دائمة

تضمنت هذه الأخطار المادة 102 من قانون التأمينات الجزائري، والتي تعتبر من النظام العام، حيث أنه لا يجوز الإتفاق على مخالفة أحكامها وتمثل فيما يلي:

1- أخطاء المؤمن له المتعمدة والجسيمة: لا يضمن المؤمن الخطأ العمدي الذي يحدثه المؤمن له، لأن التأمين على الأخطاء العمدية غير جائز لمخالفتها النظام العام، وإجازة التأمين عليها هو إثراء بلا سبب وتعارض مع أهم خاصية لعقد التأمين وهي الإحتمالية، وبتسبب المؤمن له في الخطر فهو ينفي عنصر الإحتمال عن التأمين.

وكذلك لا يضمن المؤمن الأخطاء الجسيمة التي يقوم بها المؤمن له، لأنه من المفروض أن يقوم هذا الأخير بتجنب وقوع مثل هذه الأخطاء وعمل كل ما في وسعه لتجنب حدوث الخطر ومن أمثلة الأخطاء التي يمكن أن يرتكبها المؤمن له هو عدم تغليفه للبضاعة بشكل جيد مما يؤدي إلى إتلافها، أو الإبحار بسفينة غير صالحة للملاحة البحرية¹⁵.

إضافة إلى ذلك فلا يضمن المؤمن الأضرار والخسائر الناتجة عن خطأ عمدي يرتكبه ربان السفينة¹⁶.

2- الأضرار المادية عن مخالفات أنظمة الإستيراد والتصدير والعبور والنقل والأمن، وكذلك تلك الناتجة عن الغرامات والمصادرات الموضوعه تحت الحراسة والإستيلاء والتدابير الصحية أو التطهيرية: لقد إستبعدها المشرع الجزائري من خلال الفقرة الثانية من المادة 102 من قانون التأمينات لأن التأمين البحري عقد إحتمالي لا دخل لإرادة المؤمن له فيه وفي هذه الفئة نجد أن الإرادة تكن لها دور في حدث الضرر.

3- الأضرار التي تتسبب فيها الآثار المباشرة وغير المباشرة للانفجار وإطلاق الحرارة والإشعاع المتولدة عن تحول نووي للذرة أو الإشعاعية

وكذلك الأضرار الناتجة عن آثار الإشعاع الذي يحدثه التعجيل المصطنع للجزئيات¹⁷.

الفرع الثاني: الأخطار المستبعدة بصفة مؤقتة

نصت على هذه الأخطار المادة 103 من قانون التأمينات، ويمكن إجمالها في النقاط الآتية:

1- العيب الذاتي في الشيء المؤمن عليه: فلا يكون المؤمن مسؤولاً عن الخطر الذي وقع بسبب العيب الموجود في محل التأمين سواء كان السفينة أو البضاعة، لأن الضرر هنا ليس ناتجاً عن حادث بحري، فلا يمكن إعتباره خطراً بحرياً يسأل عنه المؤمن، ويعتبر عيباً ذاتياً كل عيب داخلي يؤدي إلى الهلاك أو التلف.

وتطرح مسألة العيب الذاتي إذا كان الشيء المؤمن عليه يتمثل في بضاعة حيث أنه قلما تطرح هذه المسألة في السفينة، لأنه قبل أن تبحر هذه الأخيرة لابد من معاينتها، والحصول على ترخيص بصلاحياتها للملاحة البحرية، فإذا ظهر عيب بعد ذلك لم يمكن تبينه فإنه يدخل في الضمان¹⁸.

وبالرجوع للقانون الجزائري، فإن المؤمن له لا يضمن العيوب الذاتية الموجودة في البضاعة إلا بإتفاق مخالف بينه وبين المؤمن، أما بالنسبة للسفينة فإن المؤمن يضمن الأضرار الناتجة عن عيب خفي فيها لا يمكن

تبينه، أما الأضرار الأخرى الناتجة عن عيب ذاتي فإن تخضع للاتفاق كما هو الحال بالنسبة للبضاعة¹⁹.

2- الأخطار الحربية والمشابهة لها: و تشمل

أ- الأخطار الحربية: نصت عليها الفقرة الثانية من المادة 103 السالفة الذكر، ولقد كانت الأخطار الحربية أخطار عادية يتم التأمين عليها نظرا لكثرة الحروب البحرية وطول مدتها، إلا أنه بعد ذلك أصبحت هذه الأخطار مستبعدة من مجال الضمان²⁰.

ويمكن تعريف الخطر الحربي بأنه الحادث الذي يكون سببه المباشر عملا حربيا، ولا يقصد بالأعمال الحربية فقط وسائل القتال التي يستخدمها أحد المحاربين بقصد إخضاع العدو بل أيضا وسائل القهر التي يستخدمها ضد الأموال الخاصة، ومن بين الأمثلة على الأخطار البحرية الحربية إصابة السفينة بقذيفة أو إصطدامها بلغم بحري، وبالرجوع إلى الفقرة الثانية من المادة 103 من قانون التأمينات تعتبر الحرب الأهلية و الحرب الأجنبية والألغام وجميع معدات الحرب وما يترتب عنها أخطار حربية لا يشملها عقد التأمين البحري إلا إذا تم الاتفاق على خلاف ذلك بين المؤمن والمؤمن له، ولكن ما يواجه صعوبة التعويض على هذه الأخطار هو صعوبة إثبات أن الضرر الذي أصاب السفينة كان جراء هذه الأخطار خاصة عندما تتداخل عدة أسباب في حدوث الضرر²¹.

ولقد تضمنت المادة 104 من قانون التأمينات أنه في حالة صعوبة إسناد الحادث إلى خطر حربي يمكن إعتباره ناتج عن خطر بحري.

ب- الأخطار المشابهة للأخطار الحربية: تعتبر هي الأخرى مستبعدة من نطاق التأمين البحري وتشبه لحد ما الأخطار الحربية، ولهذا أطلق عليها الفقه هذه التسمية، ومن أبرز الأمثلة على هذه الأخطار ما جاءت به المادة 103 من قانون التأمينات، وهي تتمثل في: أعمال التخريب والإرهاب والقرصنة ولاستيلاء والحجز أو الاعتقال أيّاً كان نوعه، إضافة إلى الفتن والإضطرابات الشعبية وإغلاق المصانع والإضرابات... إلخ، إذ تشابه هذه الأعمال مع الحرب من حيث أنها أعمال عنف ضد الأشخاص أو الأموال ولا تخضع للتأمين إلا باتفاق المؤمن والمؤمن له.

3- الأضرار التي تسببها البضائع المؤمن عليها لأموال أخرى أو أشخاص آخرين.

4- جميع النفقات أو التعويضات المبنية على الحجز أو الكفالات المدفوعة لتخليص الأشياء المحجوزة إلا إذا كانت ناتجة عن خطر مضمون.

5- كل ضرر لا يدخل في نطاق الأضرار والخسائر المادية التي تصيب المال المؤمن عليه مباشرة.

نخلص من خلال دراستنا لهذا الجزء المتعلق بالأخطار المستبعدة أن المشرع الجزائري جعل للأطراف حرية التأمين على بعض الأخطار التي تعتبر مستبعدة من مجال التأمين مبدئياً، إلا أنه جعل أخطار أخرى لا تقبل الإتفاق على إدخالها في مجال الضمان على الإطلاق، وهذا ما يصعب تحديد موضوع الخطر ويؤدي إلى صعوبة تحديد نطاق التأمين عليه.

المبحث الثاني: النطاق الزمني والمكاني للخطر البحري

لا يكفي تحديد الأخطار التي يشملها عقد التأمين البحري والأخطار المستبعدة حتى يتحدد لنا نطاق الضمان، بل لابد إضافة إلى ذلك من تحديد زمان ومكان وقوع هذه الأخطار في وثيقة التأمين، ولهذا نتطرق إلى النطاق الزمني والمكاني للخطر البحري من خلال مطلبين على النحو الآتي:

المطلب الأول: النطاق الزمني للخطر البحري

يجب أن يحدد في عقد التأمين البحري الزمن الذي يسأل فيه المؤمن عن الأخطار والحوادث التي تقع للشيء المؤمن عليه، ويجب التمييز في هذا الشأن بين التأمين بالرحلة والتأمين بالمدة، ونتطرق إلى ذلك من خلال فرعين كما يلي:

الفرع الأول: التأمين بالرحلة

يتم تحديد مدة الضمان من بداية عملية الشحن إلى نهاية عملية التفريغ الخاصة بالرحلة أو الرحلات المؤمن عليها خلال 15 يوماً على الأكثر من وصول السفينة إلى الميناء المقصود، هذا فيما يتعلق بالتأمين البحري على السفينة وهي محملة بالبضائع، أما إذا كانت فارغة فلم يحدد زمن الأخطار وإنما تضمن ابتداء من إقلاعها إلى رسوها²².

أما في حالة التأمين البحري على البضائع فنصت المادة 137 من قانون التأمينات على أن التأمين يسري بدون انقطاع حيثما كانت في حدود الرحلة المذكورة في وثيقة التأمين.

الفرع الثاني: التأمين بالمدة

فيما يخص هذا النوع من التأمين يضمن المؤمن السفينة أثناء سفرها أو تركيبها أو رسوها في أحد الموانئ أو أي مكان في الآجال المحددة في العقد، ويغطي التأمين اليوم الأول واليوم الأخير من الأجل المذكور²³، وهذا ما تقر به المادة 124 من قانون التأمين، فمن خلال هذه المادة فإن المؤمن له غالباً ما يؤمن على سفينته أو بضاعته لمدة معينة قد تشمل عدة رحلات، وعليه يسري هذا التأمين على الأخطار التي تقع خلال المدة الزمنية المتفق عليها في العقد، ولا يسأل عن الأخطار التي تحدث خارج هذه المدة إلا إذا كانت ترجع في أصلها إلى حادث بحري طرأ خلال الزمن الذي كان التأمين سارياً فيه²⁴.

وغالباً ما قد يقع أن تنتهي مدة التأمين قبل وصول السفينة سالمة إلى الميناء، وعليه لا يضمن المؤمن الأضرار التي يمكن أن تصيبها أثناء الوصول، وتفادياً لهذا العيب يمكن أن يتفق المؤمن والمؤمن له على إمتداد التأمين حتى وصول السفينة إلى المكان المقصود مقابل قسط إضافي وهذا ما نستنتجه من نص المادة 125 من قانون التأمينات²⁵.

المطلب الثاني: النطاق المكاني للخطر البحري

يعد تحديد مكان حدوث الأخطار شرطا أساسيا من شروط الخطر حتى يصلح للتأمين البحري، ويتخذ مكان الخطر صور مختلفة هي الرحلة المؤمن عليها أو الطريق المتفق عليه أو السفينة التي تشحن فيها البضاعة والمكان الذي تشحن فيه البضائع في السفينة، ويختلف تحديد مكان الخطر حسب إختلاف نوع التأمين، إن كان تأمين بالرحلة أو تأمين لمدة محددة، وهذا ما نتطرق إليه كما يلي:

1- التأمين بالرحلة: إن مكان الخطر مثله في ذلك مثل زمن الخطر يتحدد بالرحلة المبينة في العقد.

2- التأمين لمدة محددة: يجب أن يحدد في العقد المناطق التي يجوز فيها للسفينة أن تمارس الملاحة، وعليه لا يضمن المؤمن إلا الأخطار التي تقع في المكان المحدد في العقد، لهذا لا بد من التساؤل عن الحكم إذا حصل تغيير للرحلة أو للطريق أو للسفينة²⁶؟
نجيب على هذا التساؤل على النحو الآتي:

-تغيير الرحلة: إذا حصل تغيير إختياري للرحلة المحددة في العقد فإن المؤمن غير مسؤول عن الحوادث التي تقع خارج الطريق المتفق عليه أو الطريق المعتاد، وذلك لأن المؤمن له غير من الأخطار التي أخذها المؤمن على عاتقه، أما إذا كان التغيير إضطراري فإن المؤمن يبقى ضامنا للخطر البحري.

- تغيير الطريق: ينطبق عليه ما ينطبق على الحالة الأولى فلا يتحمل المؤمن الخطر إلا إذا كان التغيير إضطراريا.

- تغيير السفينة: في حالة التأمين على السفينة فإن تغييرها يعد تغييراً لمحل العقد، ويؤدي إلى البطلان.

أما إذا كان التأمين على البضائع فإن السفينة هي المحل الذي يحصل فيه الهلاك، ومن ثم تغييرها يعد تعديلاً لمكان الخطر، فيؤدي إلى إعفاء المؤمن من الضمان ما لم يتفق على خلاف ذلك، ويبقى المؤمن مسؤولاً دائماً في حالة التغيير الإضطراري²⁷.

نخلص مما تقدم أن مكان الخطر يكون محددًا في العقد، ويترتب على تغييره عدم تحمل المؤمن لمسؤولية الخطر إلا إذا كان هذا التغيير إضطرارياً وخارج عن إرادة المؤمن له.

الخاتمة:

في ختام دراستنا ينبغي القول أن المشرع الجزائري وضع نطاقاً دقيقاً للخطر المؤمن عليه سواء كان ذلك من حيث موضوعه بتحديد الأخطار المغطاة والأخطار المستبعدة، كما حدد هذا النطاق من حيث المكان والزمان كذلك، ويمكن أن نستنتج من خلال هذه الدراسة جملة من النتائج تتمثل في:

- أن القانون الجزائري حدد الأخطار الجائز التأمين عليها تحديداً قانونياً لكن لم يحصره بل سمح للأطراف بالاتفاق على أخطار أخرى؛

- إستبعاد المشرع الجزائري لبعض الأخطار في نص المادة 102 ذلك لأنها تتنافى مع عنصر الاحتمالية التي يتميز به عقد التأمين البحري، ويعتبر إستبعاد كلي في هذه المادة وفي المقابل إستبعاد مؤقت في المادة 103 يمكن للأطراف مخالفته بجعلها أخطار مغطاة؛

- نجد أن المشرع الجزائري حدد مكان وزمان الخطر المؤمن عليه على أساس نوع التأمين البحري.

إذن نجد المشرع الجزائري قد حدد مجالا واسعا للخطر البحري في التأمين البحري، لكن حبذا لو أنه حدد هذا المفهوم بدقة في قانون التأمينات من حيث عناصره وشروطه باعتباره أساس قيام التأمين البحري، لهذا نقترح أن يقوم المشرع الجزائري بتحديد مفهوم الخطر وتحديد موقعه بالنسبة للتأمين البحري تحديدا دقيقا.

الهوامش:

1- المادة 92 من الأمر 76-80 المؤرخ في 26 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري والمعدل والمتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، جريدة رسمية عدد 29، الصادرة في 10 أبريل 1977، الجزائر.

2- الأمر 07/95 المؤرخ في 25 يناير 1995 معدل ومتمم بالقانون 04/06 المؤرخ في 20 فيفري 2006 والمتعلق بالتأمينات، جريدة رسمية عدد 13، الصادرة في سنة 1995، الجزائر.

3- محمود سمير الشرقاوي، الخطر في التأمين البحري، دون طبعة، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، مصر، 1966، ص 125-126.

4- علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني (دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والقانون الانجليزي)، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005، ص 252.

5- المادة 102 و 103 من قانون التأمينات الجزائري.

- 6- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006، ص 433.
- 7- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، دون سنة نشر، ص 406.
- 8- مصطفى كمال طه و وائل أنور بندق، التأمين البحري، دون طبعة، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، مصر، دون سنة نشر، ص 93-94.
- 9- عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2011، ص 270.
- 10- عبد القادر العطير، شرح قانون التجارة البحرية، دون طبعة، عمان، الأردن، 2014، ص 647-648.
- 11- مصطفى كمال طه و وائل بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 95.
- 12- علي بن غانم، المرجع السابق، ص 255-256.
- 13- تنص المادة الأولى من الوثيقة الجزائرية للتأمين على البضائع على: "إن ضمان هذه الوثيقة يسري على البضائع التي تكون محلا لنقل بحري وعند الاقتضاء لنقل بري أو نهري أو جوي سابق و تكملة لنقل بحري مغطى بهذه الوثيقة والعقد الذي تحكمه في مجموعه قواعد التأمين البحري والأحكام التالية"، وبدأ العمل بهذه الوثيقة في 17 ديسمبر 1981 عملا بالقانون السابق للتأمينات الصادر في 1980.
- 14- علي بن غانم، المرجع السابق، ص 258.
- 15- شيرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، قدمت هذه الرسالة استكمالا لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2010، ص 113-114.
- 16- أنظر المادة 126 من قانون التأمينات.
- 17- أنظر الفقرة 3 من المادة 102 من قانون التأمينات.
- 18- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دون طبعة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007، ص 338-339.
- 19- أنظر المادة 127 من قانون التأمينات.
- 20- مصطفى كمال طه، وائل أنور بندق، التأمين البحري، ص 111.
- 21- مصطفى كمال طه و وائل أنور بندق، التأمين البحري، المرجع السابق، ص 113-114.
- 22- أنظر المادة 123 من قانون التأمينات.
- 23- أنظر المادة 124 من قانون التأمينات.
- 24- عماد الدين عبد السلام، الأخطار المستبعدة والأخطار المغطاة في عقد التأمين البحري، رسالة مقدمة للحصول على درجة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 2007-2008، ص 74.
- 25- تنص المادة 125 من قانون التأمينات على أنه: "يمكن للمؤمن والمؤمن له الاتفاق على تأمين وصول السفينة سالمة وفق شروط يحددها في العقد".
- 26- عماد الدين عبد السلام، المرجع السابق، ص 76.
- 27- مصطفى كمال طه، القانون البحري، المرجع السابق، ص 516.

قائمة المصادر والمراجع المعتمد عليها:

الكتب:

- عادل علي المقدادي، القانون البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2011.
- عبد القادر العطير، شرح قانون التجارة البحرية، دون طبعة، عمان، الأردن، 2014.
- علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني (دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والقانون الانجليزي)، الطبعة الثانية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2005.
- محمود سمير الشرفاوي، الخطر في التأمين البحري، دون طبعة، الدار القومية للطباعة والنشر، القاهرة، مصر، 1966.
- محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، دون سنة نشر.
- مصطفى كمال طه و وائل أنور بندق، التأمين البحري، دون طبعة، دار الفكر الجامعي الإسكندرية، مصر، دون سنة نشر.
- مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006.
- مصطفى كمال طه، القانون البحري، دون طبعة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، 2007.

المذكرات و الرسائل و الأطروحة:

- عماد الدين عبد السلام، الأخطار المستبعدة والأخطار المغطاة في عقد التأمين البحري، رسالة مقدمة للحصول على درجة الدكتوراه في القانون، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، مصر، 2007-2008.
- شيرين عبد حسن يعقوب، الطبيعة القانونية للخطر في التأمين البحري، قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون الخاص، جامعة الشرق الأوسط، الأردن، 2010.

النصوص القانونية:

- الأمر 76-80 المؤرخ في 26 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري والمعدل والمتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، جريدة رسمية عدد 29، الصادرة في 10 أفريل 1977، الجزائر.
- الأمر 07/95 المؤرخ في 25 يناير 1995 معدل ومتمم بالقانون 04/06 المؤرخ في 20 فيفري 2006 والمتعلق بالتأمينات، جريدة رسمية عدد 13، الصادرة في سنة 1995، الجزائر.